

На правах рукописи

НАЗАРЫЧЕВ Дмитрий Валерьевич

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА
АВТОМОБИЛЬНОГО КОМПЛЕКСА С УЧЕТОМ
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ**

**Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(региональная экономика)**

**Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук**

Казань – 2015

Работа выполнена на кафедре коммерции ФГАОУ ВО «Нижегородский государственный университет имени Н.И.Лобачевского»

Научный руководитель: **Суходоева Людмила Федоровна**
кандидат экономических наук, доцент
ФГАОУ ВО «Нижегородский государственный университет имени Н.И.Лобачевского»,
заведующая кафедрой коммерции

Официальные оппоненты: **Костров Владимир Николаевич**
доктор экономических наук, профессор
ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»,
заведующий кафедрой логистики и маркетинга

Шабанова Людмила Борисовна
доктор экономических наук, профессор
Казанский институт (филиал)
ФГБОУ ВПО «Российский экономический университет имени Г.В.Плеханова»,
заведующая кафедрой экономики

Ведущая организация: **ФГБОУ ВПО «Тамбовский государственный университет имени Г.Р.Державина»**

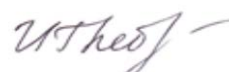
Защита состоится 30 мая 2015 года в 14.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.081.27 при ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволжский) федеральный университет» по адресу: 420012, г. Казань, ул. Щербаковский переулок, д.1. зал заседаний Ученого совета Института управления, экономики и финансов.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на официальном сайте ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволжский) федеральный университет».

Сведения о защите и автореферат диссертации размещены на официальных сайтах ВАК Министерства образования и науки РФ <http://www.vak.ed.gov.ru> и ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволжский) федеральный университет» www.kpfu.ru.

Автореферат разослан 30 марта 2015 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат экономических наук, доцент



И.С. Глебова

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Одним из атрибутивных свойств социально-экономических систем выступает их неоднородность, которая отражается в совокупности количественных индикаторов. Российские регионы в настоящее время существенно различаются по типу и темпам экономического развития, что обусловлено особенностями их экономико-географического положения, типом доминирующего хозяйственного уклада, состоянием природно-ресурсного потенциала, отраслевыми и воспроизводственными пропорциями, содержанием человеческого капитала, структурой институциональной среды и др. Уровень региональной дифференциации существенно превышает стартовое значение, имевшее место в начале структурной трансформации российской экономики на рубеже 80-90-х гг. XX в.

Проведенное исследование показывает, что, несмотря на относительно устойчивые темпы роста валового регионального продукта (ВРП) значительного числа субъектов Российской Федерации (РФ) в период с 2001 по 2013 гг., сохранился высокий уровень дифференциации по показателям ВРП на душу населения при росте внутрирегионального неравенства в распределении доходов, усилились различия в уровне инвестиционной привлекательности регионов и в состоянии инвестиционного климата, в динамике социальных индикаторов и др. Высокие темпы роста Московской агломерации и Тюменской области предопределили лидирующее положение Центрального и Уральского федеральных округов в рейтинге субнациональных образований при одновременном усилении разрыва между показателями состояния и темпов роста лидеров и аутсайдеров, к числу которых относятся регионы, не обладающие необходимым для устойчивого развития природно-ресурсным потенциалом, характеризующиеся низким уровнем связанности и удаленности от точек роста. Несмотря на то, что в указанный период разрыв между федеральными округами по минимальным и максимальным значениям среднедушевого дохода уменьшился в 1,5 раза, только 20% субъектов Федерации определяют средние для России показатели ее благосостояния, что выступает подтверждением сохранения межрегионального неравенства¹.

Общей базовой тенденцией пространственного развития России является усиление концентрации ресурсов в крупных агломерациях (Московской и Санкт-Петербургской), что наряду с обострением геополитических рисков создает дополнительные препятствия для реализации мер государственного регулирования экономики, направленных на преодоление кризисных явлений и восстановление поступательной макроэкономической динамики, повышение уров-

¹ По данным Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.gks.ru. Проверено на 1.12.2014.

ня и качества жизни населения. Поляризация экономического пространства содержит потенциальную угрозу дезинтеграции национальной экономики, становится причиной социальной напряженности. В этой связи возрастает значимость транспортной инфраструктуры, которая в национальной экономике и входящих в ее состав территориальных образований выполняет ряд важных функций, а именно: обеспечивает взаимосвязь между их функциональными элементами; выступает фактором внутрирегиональной и межрегиональной мобильности материальных и трудовых ресурсов, что способствует эффективной реаллокации ресурсов, повышению уровня связанности экономического пространства и созданию предпосылок для реализации пространственных эффектов. В свою очередь, транспортная инфраструктура является капиталоемким и инерционным сектором экономики, который развивается под влиянием соотношения спроса и предложения на транспортные услуги и продукцию, производимую с использованием ее объектов; объема валовых инвестиционных расходов; состояния партнерских отношений с участием государства и субъектов предпринимательства в реализации инвестиционных проектов и др. Транспортная система в целом и ряд ее ключевых элементов постоянно испытывают дефицит инвестиций и не обладают долговременными резервами для обеспечения устойчивого развития. По официальным данным, средняя доля транспортно-логистических издержек в конечной стоимости товаров, производимых в российской экономике, составляет около 24%, что более чем в 2 раза превышает аналогичный показатель в странах Западной Европы². Это выступает одним из факторов углубления кризисных явлений в российской экономике.

Анализ показывает, что объекты автодорожной инфраструктуры в РФ доминируют в составе инфраструктурного комплекса по объему бюджетных ассигнований, в то же время в профильном рейтинге Всемирного Банка Россия по показателю доступности и качества автодорожной инфраструктуры традиционно находится среди аутсайдеров. Реализация программных документов государства, направленных на развитие автомобильных дорог, показывает, что с функционированием данного сектора связано множество проблем экономического, социального, экологического, политического и др. характера. В этой связи оптимизация транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса может стать отправной точкой для снижения уровня межрегиональной экономической дифференциации и восстановления поступательного развития российской экономики. Необходимость изучения закономерностей реализации транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса во взаимосвязи с динамикой показателей межрегиональных различий определили выбор темы диссертации, ее теоретическую и практическую значимость.

² По данным Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.mintrans.ru. Проверено на 1.12.2014.

Степень разработанности проблемы. Причины, формы проявления и способы оценки региональной и межрегиональной дифференциации исследовались в рамках альтернативных экономических школ и течений. В рамках неоклассического подхода использованы достижения теорий экономического роста, которые позволили рассматривать региональную и межрегиональную дифференциацию как результат различий в объеме и качестве ресурсного потенциала экономических систем (Дж.Бортс, У.Изард, Х.Зиберт, А.Лёш, А.Маршалл, Т.Сван, Р.Солоу, Р.Холл и др.). Согласно подходу, используемому представителями теории кумулятивного роста (Р.Будвиль, Х.Гирш, Н.Калдор, Х.Ласуэн, Г.Мюрдаль, Ф.Перру, П.Потье, П.Хаггет и др.), преимущества отдельных территорий возникают вследствие реализации общественного разделения труда (специализация), эффекта агломерации, диффузии нововведений, формирования «полюсов роста» и др. Представители теории экспортной базы (Д.Норт и др.) рассматривали экономику территориального образования как совокупность основного (базового) и неосновного (экспортного, или небазового) секторов, что позволило им отрицать возможность формирования у данного территориального образования конкурентных преимуществ за счет исключительно автономного развития. В рамках новой экономической географии произошла модернизация принципов пространственной организации промышленности Й. фон Тюнена, что привело к формированию новой теории торговли и новой теории роста (Д.Вайнштайн, Э.Венаблес, Дж.Гаглер, А.Гильберт, Е.Глейзер, Д.Дэвис, Т.Мори, П.Кругман, А.Пред, Д.Пуго, Р.Фиани, М.Фуджит, Дж.Харрис, А.Хиршман, Дж.Эллисон и др.), что позволило в качестве пространственных факторов роста рассматривать различные эффекты масштаба, транспортные издержки, мобильность факторов, пространственные эффекты, или эффекты взаимовлияния ресурсов. Эконометрическую модель пространственных лагов регионального роста разработал Лунгэнь Инн. В числе иных теорий регионального роста, затрагивающих проблемы региональной и межрегиональной дифференциации, развиваются теория экономической базы (П. Де Ла Курт, В.Сомбарт), сырьевая теория (Х.А.Иннис и др.), теория секторов (К.Кларк, А.Фишер, Ж.Фурастье и др.), теория гибкой специализации (Ч.Ф.Сэйби, Д.Цейтлин и др.), модель размещения производства (Х.Бос, Я.Тинберген и др.).

Проблемы региональной экономики и регионального развития были представлены в трудах российских ученых первой половины XX в., среди которых Н.Н.Баранский, В.Ф.Васютин, Н.Н.Колосовский, С.Г.Струмилин, Я.Г.Фейгин и др. Вопросы территориального (размещенческого) планирования исследованы в трудах Н.Т.Агафонова, П.М.Алампиева, А.Д.Данилова, А.Н.Лаврищева и др. Современный этап развития теории региональной экономики представлен трудами Н.Г.Багаутдиновой, М.А.Винокурова, В.В.Лавровой,

И.А.Николаева, Е.С.Одинцовой, М.В.Панасюка, А.А.Победина, Н.А.Санковец, Л.Н.Сафиуллина, М.Р.Сафиуллина, Л.Ф.Суходоевой, М.Е.Татульян, В.Н.Лексина, А.Н.Швецова и др.

Теоретико-методические подходы к оценке степени неравенства представлены в трудах зарубежных (Э.Б.Аткинсон, К.Джини, А.Тейл) и российских ученых (О.В.Воронкова, И.П.Глазырина, А.Г.Гранберг, Ю.С.Зайцева, И.А.Клевакина, Е.А.Коломак, Г.П.Литвинцева, Р.М.Мельников, Е.А.Постникова, Е.А.Стукаленко, Н.З.Сафиуллин, Е.А.Шильцин и др.).

Проблемам влияния транспортно-логистических факторов на экономику регионов и государства уделяли внимание В.В.Вязовский, А.Н.Горяинов, И.А.Грицай, Н.О.Дунаева, М.Ю.Елизарьев, К.Г.Зрибняк, Н.С.Иванова, В.М.Кабаков, Л.П.Кириченко, И.В.Косов, В.Н.Костров, Т.В.Кулешова, Ю.А.Максимова, О.Н.Ларин, Н.Г.Машина, И.В.Мяновский, А.А.Нечай, В.Н.Образцов, Я.Ю.Павлова, Т.А.Прокофьев, Т.А.Родионов, А.И.Семененко, В.И.Сергеев, Е.Ю.Сундуков, О.А.Фрейдман, Г.М.Харисова и др.

В зарубежной экономической науке исследуются механизмы функционирования региональных, межгосударственных и транснациональных транспортно-логистических систем (Д.Д.Бауэрсокс, Д.Д.Клосс, М.Кристофер, М.Р.Линдерс, Х.Е.Фирон и др.).

В рамках указанных исследований авторами осуществлен глубокий анализ факторов и форм проявления региональной экономической дифференциации с учетом процессов конвергенции и дивергенции, предложены методы и способы оценки ее уровня, изучены механизмы функционирования транспортной инфраструктуры и ее составляющих. Однако, несмотря на значительное число исследований в данной области, вопросу системной оценки эффективности функционирования транспортно-логистической системы регионов в целом и автомобильного комплекса как ее составляющей с учетом особенностей региональной дифференциации уделено недостаточно внимания. Это определило цель, задачи и структуру диссертационного исследования.

Цель и задачи диссертационного исследования. Целью диссертационного исследования является научное обоснование теоретико-методического подхода к содержанию механизма формирования и реализации транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса с учетом межрегиональной экономической дифференциации, а также в разработке на этой основе мер государственного регулирования региональной экономики. Реализация цели исследования предопределяет постановку и решение следующих основных задач:

1. Проанализировать влияние транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса на процесс формирования относительных преиму-

ществ региональных образований и индикаторы межрегиональной дифференциации.

2. Разработать показатель экономической эффективности функционирования автотранспортного комплекса региона.

3. Предложить модель, отражающую влияние транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона на динамику региональной экономики и уровень межрегиональной дифференциации.

4. Сформулировать теоретико-методический подход к типологизации российских регионов с учетом состояния транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса.

5. Представить методику анализа и оценки динамики транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона в среднесрочном периоде.

6. Обосновать методический подход к мерам государственного регулирования транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса регионов с учетом межрегиональной дифференциации.

Объектом исследования выступает автомобильный комплекс региона.

Предметом исследования является совокупность организационно-экономических отношений, возникающих в процессе формирования и реализации транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса с учетом межрегиональной экономической дифференциации в условиях ухудшения макроэкономической конъюнктуры.

Теоретической и методологической основой диссертационного исследования послужили фундаментальные труды и прикладные исследования отечественных и зарубежных ученых в области теории региональной экономики и регионального развития, экономики транспорта, теории государственного регулирования экономики, логистики, теории пространственной организации экономики и др.

Аналитический инструментарий, используемый для решения поставленных задач, включает общенаучные методы и приемы, реализуемые в рамках методологии системного и комплексного подходов. В ходе проведения исследования применялись частно-научные методы, среди которых – метод сравнительного межгосударственного и межрегионального анализа, а также экономико-математические и статистические методы с использованием графического и табличного приемов визуализации материалов исследования. Обработка данных производилась с использованием пакета прикладных программ STATISTICA 12 и Microsoft Excel.

Информационной базой исследования послужили сведения Федеральной службы государственной статистики РФ (Росстат) и ее территориальных органов, официальных статистических органов зарубежных государств, мате-

риалы Министерства экономического развития РФ, Министерства транспорта РФ, Федерального дорожного агентства, Федеральной таможенной службы России и ее территориальных органов, органов исполнительной власти субъектов Федерации, входящих в состав Центрального (ЦФО) и Приволжского федеральных округов (ПФО), материалы Всемирного банка, российских и зарубежных аналитических компаний, а также данные, полученные в результате исследований с участием автора.

Нормативно-правовую базу представляют законодательные акты и подзаконные документы по вопросам регулирования деятельности автомобильного комплекса в РФ и ее регионах, среди них: Транспортная стратегия Российской Федерации (утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014)) и др. В процессе подготовки работы в качестве информационных источников были также использованы монографии, коллективные работы, материалы научно-практических конференций, информационные ресурсы всемирной сети Интернет и др.

Содержание диссертационного исследования соответствует п. 3. Региональная экономика: 3.5. Пространственно-экономические трансформации; проблемы формирования единого экономического пространства в России; региональная социально-экономическая дифференциация; пространственная интеграция и дезинтеграция страны. Формирование сетевых структур в экономическом пространстве России; 3.22. Эффективность использования материальных и нематериальных факторов развития региональной экономики. Закономерности и особенности организации и управления экономическими структурами в регионах. Абсолютные и относительные преимущества региональных экономических кластеров. Исследование проблем производственной, транспортной, энергетической, социальной и рыночной инфраструктуры в регионах. Паспорта ВАК России специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством».

Научная новизна диссертационной работы состоит в обосновании теоретико-методического подхода к содержанию механизма формирования и реализации транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса с учетом межрегиональной экономической дифференциации, а также в разработке на этой основе мер государственного регулирования региональной экономики, что нашло выражение в следующих положениях:

1. Определено, что транспортно-логистический потенциал автомобильного комплекса выступает необходимым фактором формирования относительных преимуществ региональных образований, который определяет доминирование в региональной динамике процессов межрегиональной конвергенции или межрегиональной дивергенции, влияет на уровень связанности регионального экономического пространства, показатели региональной и межрегиональной эконо-

мической дифференциации, формирует направление и темпы изменения основных индикаторов мезоэкономической системы.

2. Разработан показатель экономической эффективности функционирования автотранспортного комплекса региона, основанный на учете средней скорости движения автотранспортного средства, выравнивающего коэффициента степени износа автомобильных дорог, усредненного тарифа на оказание автотранспортных услуг в региональном образовании, применение которого позволяет представить объективную оценку состояния транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса вне зависимости от типа региона, его размещения и особенностей регионального развития.

3. Обосновано, что транспортно-логистический потенциал автомобильного комплекса региона является многомерным образованием, в составе которого выделены составляющие с учетом выполняемых ими функций – инфраструктурная, производственная, экономическая, логистическая, влияние которых на состояние и динамику региональной экономики, уровень межрегиональной дифференциации определяется с использованием четырехфакторной модели.

4. Предложен теоретико-методический подход к типологизации российских регионов, который использует в качестве классификационного признака состояние транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса, что позволило выделить в составе субъектов Федерации развитые региональные образования (регионы с очень высоким, высоким потенциалом), устойчивые региональные образования (регионы с потенциалом выше среднего, средним), депрессивные региональные образования (регионы с потенциалом ниже среднего и низким).

5. Представлена методика анализа и оценки динамики транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона, основанная на использовании системы весовых коэффициентов Фишберна, применение которой позволяет обосновать среднесрочные прогнозы социально-экономического развития российских регионов и индикаторов межрегиональной дифференциации с учетом влияния элементов транспортной инфраструктуры на уровень связанности экономического пространства.

6. Обоснован методический подход к мерам государственного регулирования транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса регионов с учетом межрегиональной дифференциации, который основан на признании необходимости перераспределения транспортной нагрузки регионов (на примере регионов ЦФО и ПФО) с учетом интегральных показателей составляющих транспортного комплекса, аккумулированных в единую аддитивно-мультипликативную модель, и предполагает использование современных информационно-технологических решений и интеллектуальных транспортных систем, моделей государственно-частного и частно-государственного партнер-

ства, что направлено на снижение относительного уровня удельных транспортных издержек в региональной экономике, на формирование устойчивых конкурентных преимуществ и деэскалацию дифференциации регионального развития.

Теоретическая и практическая значимость работы заключается в том, что основные научные положения и выводы могут стать основой для дальнейших исследований закономерностей функционирования региональной экономики и роли транспортного комплекса с учетом процессов межрегиональной дивергенции и конвергенции. Полученные автором научные результаты являются развитием методических подходов к оценке транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса российских регионов в условиях поляризованного экономического пространства, что выступает основой для формирования целенаправленного воздействия на снижение территориальных диспропорций. Выводы диссертационного исследования могут быть использованы при разработке целевых и комплексных программ социально-экономического развития российских регионов, а также в деятельности образовательных организаций высшего профессионального образования при чтении курсов «Региональная экономика», «Региональное планирование и прогнозирование», «Транспортная логистика» и др.

Апробация результатов исследования. Основные положения и выводы диссертационной работы изложены, обсуждены и получили одобрение на международных, всероссийских, региональных и межвузовских конференциях в 2012-2014 гг., в том числе: международной научно-практической конференции «Инновационное развитие российской экономики: потенциал и перспективы» (Нижний Новгород, 2012); IV международной конференции «Наука в центральной России» (Тамбов, 2013); XXI-ой международной научно-практической конференции для студентов, аспирантов и молодых ученых «Трансформация экономических теорий и процессов в эпоху глобализации» (Санкт-Петербург, 2014); XXV-ой международной научно-практической конференции «Формирование экономического портрета национальной инфраструктуры страны: методологический и теоретический аспекты» (Москва, 2014); международной научно-практической конференции «Состояние и перспективы развития экономики в условиях неопределенности» (Уфа, 2014); V международной научно-практической конференции «Экономика и право: история и современность» (Нижний Новгород, 2014) и др. По теме диссертационного исследования опубликовано 10 научных печатных работ общим объемом 3,61 п.л. (авт. – 3,26 п.л.), в том числе 4 статьи в журналах «Инновационный вестник Регион», «Российское предпринимательство», входящих в перечень рекомендуемых ВАК России изданий для публикации материалов по докторским и кандидатским диссертациям.

Основные практические результаты используются в деятельности Департамента транспорта и связи г. Нижнего Новгорода при разработке региональных отраслевых программ, а также в учебном процессе ФГАОУ ВО «Нижегородский государственный университет имени Н.И.Лобачевского» и ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта», что подтверждено соответствующими справками о внедрении.

Структура работы определена на основе цели и задач, поставленных в диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, содержащих 9 параграфов, заключения, списка использованной литературы, таблично-графического материала, и имеет следующее содержание.

Во введении обоснована актуальность темы диссертации, раскрыта степень разработанности проблемы в отечественной и зарубежной экономической литературе, определены цель и задачи, объект и предмет исследования, теоретико-методологическая основа диссертационной работы, её информационная база, представлены научная новизна и практическая значимость, апробация результатов исследования и его структура.

В первой главе «Теоретические основы исследования межрегиональной экономической дифференциации» сформулирован понятийный аппарат исследования, проанализированы содержание, факторы и показатели межрегиональной дифференциации, представлена эволюция взглядов об источниках и индикаторах региональной асимметрии, проанализировано влияние транспортно-логистического потенциала на уровень межрегиональной дифференциации.

Во второй главе «Разработка системы показателей состояния транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона» обоснован состав факторов, оказывающих влияние на состояние и направления развития автотранспортного комплекса региона, представлен состав его показателей и методики их расчета, обоснована типологизация российских регионов с учетом состояния транспортно-логистического потенциала.

В третьей главе «Разработка методики оценки транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона и его влияния на уровень межрегиональной дифференциации» сформулированы и апробированы (на примере регионов ПФО и ЦФО) статическая и динамическая методики оценки транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона, определены направления государственного регулирования транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона с учетом динамики показателей его состояния и уровня межрегиональной дифференциации.

В заключении сформулированы основные выводы и результаты диссертационной работы.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Определено, что транспортно-логистический потенциал автомобильного комплекса выступает необходимым фактором формирования относительных преимуществ региональных образований.

Противоречивость процессов интеграции и регионализации проявляется в усилении межрегиональной дифференциации и возрастании диспропорций в развитии регионов. Межрегиональная экономическая дифференциация выражается в том, что граница дифференциации определяется границей функционирования рассматриваемого регионального образования; объективная оценка содержания и результатов процесса экономической дифференциации возможна в системе «статика – динамика», при этом динамика показателей данного процесса может характеризоваться разнонаправленностью во времени; состояние транспортной инфраструктуры выступает ключевым показателем, отражающим степень территориальной интегрированности на межрегиональном уровне. Таким образом, понятие «межрегиональная экономическая дифференциация» определяется как совокупность системных различий в развитии отдельных субъектов страны в определенном релевантном промежутке времени, объективно влияющих на уровень связанности экономического пространства национального государственного образования. При этом объективной предпосылкой конвергенции на региональном уровне выступают состояние и направления развития транспортно-логистических систем.

Неотъемлемым атрибутом любой транспортно-логистической системы является материальный поток с его составляющими, который может быть представлен в цепочке «Поставщик – Покупатель». В структуре данного материального потока выделяются финансовый и информационный потоки, поставщик, покупатель, как участники коммуникационных взаимодействий. В рамках исследования транспортный поток определяется как совокупность транспортных средств, находящихся на пути сообщения, которые по объекту транспортировки подразделяются на грузовые или товарные и пассажирские. Развитие транспортно-логистической системы обеспечивает повышение уровня связанности экономического пространства, частоты и плотности взаимодействий его агентов, преодоление территориальной разобщенности и снижение уровня территориальной дифференциации, развитие международных транзитных грузопотоков. Таким образом, транспортно-логистическая система региона трактуется как фактор превращения относительных преимуществ в устойчивые конкурентные преимущества регионального образования, а спрос на транспортно-логистические услуги – в качестве существенной составляющей совокупного спроса. При этом увеличению спроса на перевозки и смежные услуги транспортно-логистического сервиса препятствует различие в уровне развития транспортных систем российских регионов, которые различаются по конфигу-

рации, составу логистических посредников, видам и параметрам материальных, финансовых и информационных потоков.

Система программных мероприятий по развитию транспортно-логистической системы региона ориентирована на повышение объемов перевозок грузов и пассажиров, преодоление сложившихся региональной и отраслевой диспропорций в развитии региональной транспортной системы, повышение качества и набора услуг, предоставляемых всем участникам транспортного процесса. Оптимизация и модернизация транспортно-логистической составляющей субъектов России может стать отправной точкой для снижения уровня межрегиональной экономической дифференциации, что может оказать положительное воздействие на динамику основных экономических и социальных индикаторов. Таким образом, транспортно-логистическая система региона одновременно выступает одним из факторов накопления и реализации конкурентного потенциала региона, условием преодоления межрегиональной дифференциации и результатом реализации стратегии социально-экономического развития субъекта Федерации.

2. Разработан показатель экономической эффективности функционирования автотранспортного комплекса региона, основанный на учете средней скорости движения автотранспортного средства, выравнивающего коэффициента степени износа автомобильных дорог, усредненного тарифа на оказание автотранспортных услуг в региональном образовании.

Согласно официальным данным, около 1/3 автомобильных дорог функционирует в режиме перегрузки, что приводит к росту себестоимости перевозок, увеличению износа автотранспортной инфраструктуры, снижению безопасности дорожного движения и др. Это, в свою очередь, усиливает дифференциацию экономического развития на региональном уровне. Основная часть используемых органами государственной статистики показателей, а также индикаторов федеральных и региональных целевых программ характеризуют автотранспортную систему с позиции абсолютного приращения. В то же время признание результатов перевозочной деятельности в качестве объекта спроса со стороны транспортных организаций и физических лиц приводит к выделению в качестве их основных параметров стоимости перевозки грузов и средней скорости движения автотранспортного средства. Кроме того, автотранспортные системы различных регионов России находятся в различных состояниях, поэтому необходимо учитывать разную степень износа объектов автотранспортной инфраструктуры.

На основе предложенного И.А.Грицаем метода многофакторного анализа линейной регрессии скоростных режимов движения автомобильного транспорта в международном сообщении, позволяющего осуществить выбор независимых переменных для многофакторной линейной регрессии со средней скоро-

стью, в работе предложен методический подход к расчету показателя экономической эффективности функционирования автотранспортного комплекса региона. Он основан на учете различий в состоянии автотранспортных систем российских регионов, которые оказывают влияние на среднюю скорость движения автотранспортного средства (V_{CP}). В этой связи имеющийся показатель эффективности транспортной системы дополнен выравнивающим коэффициентом K_6 , учитывающим разную степень износа объектов транспортной инфраструктуры. Проведенный анализ позволил подразделить автомобильные дороги по степени износа на 5 групп:

- 1) 0 – 20% - хорошее состояние;
- 2) 21 – 40% - удовлетворительное состояние;
- 3) 41 – 60 % - не вполне удовлетворительное состояние;
- 4) 61 – 80% - неудовлетворительное состояние;
- 5) свыше 80 % - критическое.

Поскольку физический износ автомобильной транспортной системы неоднороден, для каждого типа дорог в частности и для каждого рассматриваемого региона в целом используется усредненный (средневзвешенный) показатель, который регулярно определяется государственными органами регионального управления. Для использования выравнивающего коэффициента (K_6) при оценке транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона представляется необходимым использование дифференцированной шкалы (таблица 1), учитывающей градацию автомобильных дорог по степени износа.

Таблица 1

Шкала выравнивающего коэффициента степени износа автомобильных дорог

Степень износа, %	0 – 20	21 – 40	41 – 60	61 – 80	свыше 80
K_6	1	2	3	4	5

Согласно предложенной шкале, значение выравнивающего коэффициента (K_6) будет тем выше, чем выше степень износа автомобильных дорог. Высокая степень изношенности автомобильных дорог становится причиной усиления межрегиональной дифференциации. При этом, чем выше степень износа автомобильных дорог региона, тем ниже эффективность самой транспортной системы. В связи с этим:

$$\text{Эффективность транспортной системы} \sim \frac{1}{K_6} \quad (1)$$

Таким образом, при определении эффективности транспортной системы региона необходимо учитывать среднюю скорость движения автотранспортного средства (V_{CP}) при оказании транспортных услуг, которая зависит от степени износа (K_6) автомобильных дорог. Показатель (k_3), отражающий экономическую эффективность автотранспортной системы имеет вид:

$$k_3 = \frac{V_{CP}}{K \bar{T}} \quad (2)$$

где \bar{T} – усредненный тариф на оказание транспортных услуг по региону.

Предложенный показатель является универсальным, т.е. независимо от индивидуальных особенностей автотранспортной системы региона возможен его подсчет. Он может быть использован потребителями автотранспортных услуг при планировании перевозочной деятельности; логистическими операторами при определении оптимальных маршрутов доставки товаров, в том числе в международном сообщении; государственными органами управления в рамках развития региональных транспортных систем и привлечения бюджетных средств для сокращения уровня региональной дифференциации; частными инвесторами (в том числе при реализации проектов в соответствии с принципами государственно-частного партнерства) для развития автотранспортной системы (например, строительство платных дорог) и смежных видов деятельности (гостиничный бизнес, логистический сервис и др.).

3. Обосновано, что транспортно-логистический потенциал автомобильного комплекса региона является многомерным образованием, в составе которого выделены составляющие с учетом выполняемых ими функций – инфраструктурная, производственная, экономическая, логистическая, влияние которых на состояние и динамику региональной экономики, уровень межрегиональной дифференциации определяется с использованием четырехфакторной модели.

По состоянию на 1.01.2014 г., доля автомобильного транспорта в общем объеме перевезенных грузов составила порядка 70%³, что подтверждает экономическую и социальную значимость данного вида транспорта для регионального развития. Исследование транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона позволило его определить как многомерное образование, в составе которого выделены составляющие с учетом выполняемых ими функций – инфраструктурная, производственная, экономическая, логистическая. Состояние данных элементов транспортно-логистического потенциала определяется совокупностью факторов, а именно: инфраструктурная составляющая находится в зависимости от географического положения, природно-климатического потенциала территории размещения, уровня информационного и технологического развития, уровня износа основного капитала, эффективности функционирования института национальной стандартизации; производственная составляющая находится в зависимости от направления транспортных потоков, интенсивности, скорости и уровня концентрации автотранспорта; эко-

³ По данным Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.mintrans.ru. Проверено на 1.12.2014.

номическая составляющая находится в зависимости от объема и структуры спроса и предложения автотранспортных услуг, инвестиционной привлекательности автотранспортного комплекса, форм и методов государственного регулирования, объемов внешнеторгового оборота региона, уровень воздействия объектов транспорта на экологическое состояние природы; логистическая составляющая находится в зависимости от уровня инновационности деятельности субъектов региональной экономики и ее автотранспортного комплекса, состояния тарифно-ценовой политики, объемов и источников финансирования, эффективности системы управления регионом и ее автотранспортным комплексом; состояния маркетинговых коммуникаций.

Комплексная оценка четырех вышеуказанных составляющих (подсистем) транспортно-логистического потенциала включает выбор одного наиболее важного (значимого) показателя с учетом специфики функционированию транспортной отрасли в целом и ее влияния на экономику региона. Контент-анализ результатов исследований, механизмов и показателей функционирования транспортного комплекса позволил сформулировать систему показателей составляющих транспортно-логистического потенциала и способов их расчета (таблица 2).

Таблица 2

Способы расчета показателей составляющих транспортно-логистического потенциала

№	Группа составляющих	Способ расчета показателя составляющей
1	Инфраструктурная	$k_{\text{тп}} = \Pi_{\text{тп}} / L$
2	Производственная	$k_{\text{п}} = \text{ГО}_A / d_T \text{ВРП}$
3	Экономическая	$k_{\text{э}} = V_{\text{ср}} / K_6 \bar{T}$
4	Логистическая	$k_{\text{л}} = 1 / R_j$

где:

1. $k_{\text{тп}}$ – показатель, отражающий состояние инфраструктурной составляющей;

$\Pi_{\text{тп}}$ – протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием;

L – эксплуатационная протяженность автомобильных дорог общего пользования;

2. $k_{\text{п}}$ – показатель, отражающий состояние производственной составляющей;

ГО_A – объем грузооборота автотранспорта;

$d_T \text{ВРП}$ – доля транспорта в ВРП;

3. $k_{\text{э}}$ – показатель, отражающий состояние экономической составляющей;

V_{CP} - средняя скорость движения автотранспортного средства;

K_{ε} - выравнивающий коэффициент, учитывающий различия в степени износа объектов транспортной инфраструктуры;

\overline{T} – усредненный тариф на оказание транспортных услуг по региону;

4. k_L – показатель, отражающий состояние логистической составляющей;

R_j – логистический рейтинг региона (рассчитанный с использованием методики Я.Ю.Павловой).

По результатам произведенного отбора, транспортно-логистический потенциал автомобильного комплекса региона представлен как четырехфакторная модель:

$$\varphi = x_1 k_{ТП} + x_2 k_L + x_3 k_{\varepsilon} + x_4 k_L \quad (3)$$

где:

φ – показатель состояния транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона;

x_1, x_2, x_3, x_4 – весовые коэффициенты.

Показатели, вошедшие в четырехфакторную модель, наиболее полно характеризуют транспортно-логистический потенциал автомобильного комплекса региона с учетом его основных составляющих.

4. Предложен теоретико-методический подход к типологизации российских регионов, который использует в качестве классификационного признака состояние транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса.

Для оценки влияния транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса на состояние и динамику развития показателей социально-экономического развития российских регионов, а также уточнения состава индикаторов, учет которых положен в основу ранжирования субъектов Федерации, в работе предложен интегральный показатель. Данный показатель учитывает состояние инфраструктурной, производственной, экономической и логистической составляющих транспортно-логистического потенциала, а также их значимость при его формировании, что находит выражение в удельном весе составляющих. Удельные веса значимости составляющих транспортно-логистического потенциала были определены на основании опроса менеджеров различного уровня, собственников транспортных предприятий регионов ПФО и ЦФО, научных работников-исследователей проблем регионального развития и транспортно-логистического обслуживания, проведенного по методу Дельфи (таблица 3).

Таблица 3

Весовые коэффициенты отобранных показателей составляющих транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона

	№	Группа составляющих	Весовой коэффициент показателя
Транспортно-логистический потенциал автомобильного комплекса региона	1	Инфраструктурная	0,319
	2	Производственная	0,262
	3	Экономическая	0,233
	4	Логистическая	0,186
		Итого	1

Интегральный (комплексный) показатель (φ) оценки транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона с учетом удельного веса каждой составляющей рассчитывается по формуле:

$$\varphi = 0,319k_{\text{тп}} + 0,262k_{\text{л}} + 0,233k_{\text{э}} + 0,186k_{\text{л}} \quad (4)$$

Применение интегрального показателя оценки транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса в 31 регионе Приволжского и Центрального федеральных округов позволило получить его абсолютные значения. Учет данного интегрального показателя позволил классифицировать указанные регионы и выделить в их составе перспективные, средние и отстающие. Число групп (интервалов) (n_{opt}) определено по формуле Стерджесса:

$$n_{\text{opt}} = 1 + 3,322 \lg N = 1 + 1,44 \ln N \quad (5)$$

Получаем $n_{\text{opt}} \approx 6$. Результаты группировки регионов по шести равным интервалам представлены в таблице 4.

Таблица 4

Интервальная группировка регионов ЦФО и ПФО по показателю φ

№ группы	1	2	3	4	5	6
Интервал значений показателя φ	до 0,403	0,403 – 0,436	0,436 – 0,469	0,469 – 0,502	0,502 – 0,535	более 0,535
Число регионов, f (эмпирическое распределение)	8	6	5	6	2	4

Графическая интерпретация данных таблицы 4 представлена на рис. 1. В рассматриваемой совокупности регионов показатели асимметрии и эксцесса по модулю не превышают своих двукратных средних квадратических отклонений. Таким образом, анализируемое распределение показателя φ с учетом небольшой правосторонней асимметрии и низковершинности схоже с нормальным. Гипотеза о нормальном распределении значений интегрального показателя φ подтверждена с использованием:

1) критерия согласия Пирсона (χ^2) по формуле:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^n \frac{(f_i - F_i)^2}{F_i} \quad (6)$$

$\chi^2 \approx 7,5714$, что меньше табличного значения 7,8147;
 2) критерия согласия Романовского (K_p) по формуле:

$$K_p = \frac{|\chi^2 - \nu|}{\sqrt{2\nu}} \quad (7)$$

$K_p \approx 1,866$, что меньше 3.

Тем самым, со стандартной статистической вероятностью 95% справедливо утверждение, что в основе эмпирического распределения значений интегрального показателя φ лежит закон нормального распределения, различия между теоретическим и эмпирическим распределением случайны и несущественны, а расхождения объясняются воздействиями самопроизвольных факторов. Гипотеза о том, что в основе эмпирического распределения значений интегрального показателя φ лежит закон нормального распределения, подтверждена, а полученная формула (4) может быть использована для оценки транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона.



Рис. 1. Сравнение эмпирического и нормального распределения интегрального показателя φ

В рамках предложенного теоретико-методического подхода к классификации регионы Приволжского и Центрального федеральных округов России рассредоточены по 6 группам в зависимости от значений интегрального показателя φ . В 6-ой и 5-ой группах представлены регионы соответственно с очень высоким и высоким транспортно-логистическим потенциалом автомобильного комплекса, что позволило их определить как перспективные ($\varphi \geq 0,502$), регионы 4-ой и 3-ей групп – как устойчивые ($0,436 \leq \varphi < 0,502$), 2-ой и 1-ой групп – с

наименьшим уровнем – как отстающие ($\varphi < 0,436$). В ходе исследования разработана оценочная шкала регионального развития, основанная на учете состояния транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона. Результаты использования данной шкалы для оценки состояния регионов ПФО и ЦФО и их группировки представлены в таблице 5.

Таблица 5

Дифференциация регионов ПФО и ЦФО по уровню транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса

№	Отстающие	№	Устойчивые	№	Перспективные
1	Пензенская область	1	Республика Мордовия	1	Республика Башкортостан
2	Самарская область	2	Нижегородская область	2	Республика Марий-Эл
3	Чувашская Республика	3	Удмуртская Республика	3	Республика Татарстан
4	Оренбургская область	4	Кировская область	1	Ярославская область
5	Пермский край	5	Саратовская область	2	Московская область
1	Брянская область	6	Ульяновская область	3	Рязанская область
2	Костромская область	1	Белгородская область		
3	Орловская область	2	Владимирская область		
4	Тверская область	3	Калужская область		
5	Воронежская область	4	Смоленская область		
6	Ивановская область	5	Тульская область		
7	Курская область				
8	Липецкая область				
9	Тамбовская область				

Данные таблицы 5 показывают, что в настоящее время для регионов Приволжского федерального округа пропорция «Отстающие / Устойчивые / Перспективные» имеет вид «36% / 43% / 21%», а для регионов Центрального федерального округа – «53% / 29% / 18%», т.е. ПФО опережает ЦФО по количеству перспективных регионов и уступает по количеству отстающих. Таким образом, уровень развития транспортно-логистической системы автомобильного комплекса у регионов ПФО выше, чем у регионов ЦФО.

5. Представлена методика анализа и оценки динамики транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона, основанная на использовании системы весовых коэффициентов Фишберна.

Полученная методика оценки транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона, в основе которой лежит расчет интегрального показателя φ , характеризуется статичностью, то есть позволяет оценить транспортно-логистический потенциал автомобильного комплекса региона без учета изменений за предыдущие периоды. Для разработки обоснованных прогнозов развития транспортно-логистического потенциала и обоснования направления его развития целесообразно преобразовать статистическую методику в динамическую. Поскольку значение показателя φ за последний временной период более значимо, чем за предыдущие, их значимость может быть представлена следующим неравенством:

$$\varphi_i > \varphi_{i-1} > \varphi_{i-2} > \dots > \varphi_{i-n} \quad (8)$$

где i – соответствующий период (год).

С учетом полученного неравенства (8) значимость каждого i -ого показателя φ можно определить с использованием системы весовых коэффициентов Фишберна, которая уместна тогда, когда для назначения весовых коэффициентов необходимо знать только степень предпочтения одних показателей другим (варианты: строгое предпочтение, нестрогое предпочтение, безразличие). С использованием дробей Фишберна разработаны способы расчета φ для различных временных периодов, что нашло отражение в таблице 6.

Таблица 6

Способы расчета показателя φ для различных временных периодов

Временной период	Способы расчета φ
1	$\varphi_1 = 0,319k_{тп} + 0,262k_{л} + 0,233k_{э} + 0,186k_{л}$
2	$\varphi_2 = 2/3\varphi_i + 1/3\varphi_{i-1}$
3	$\varphi_3 = 3/6\varphi_i + 2/6\varphi_{i-1} + 1/6\varphi_{i-2}$
4	$\varphi_4 = 4/10\varphi_i + 3/10\varphi_{i-1} + 2/10\varphi_{i-2} + 1/10\varphi_{i-3}$

Предложенные методики могут быть применимы на практике исходя из полноты исходных данных и конкретных целей исследования. Применение статической методики оценки транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона позволяет получить объективную оценку его состояния за определенный релевантный период (год). Динамическая методика оценки транспортно-логистического потенциала учитывает изменение его составляющих, что позволяет обосновать содержание мер, направленных на оптимизацию автомобильного комплекса системы региона с целью повышения ее потенциала.

6. Обоснован методический подход к мерам государственного регулирования транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса регионов с учетом межрегиональной дифференциации, который основан на признании необходимости перераспределения транспортной нагрузки регионов (на примере регионов ЦФО и ПФО).

Проведенное исследование состояния транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса регионов ЦФО выявило необходимость решения проблемы перегрузки московского транспортного узла за счет соседних субъектов. Расположение взаимоувязанных смежных субъектов ПФО и ЦФО схематично отражено на рис. 2.

	Костромская область «Отстающий»	Кировская область «Устойчивый»
Московская область «Перспективный»	Ивановская область «Отстающий»	Нижегородская область «Устойчивый»

	Владимирская область «Устойчивый»	
	Рязанская область «Перспективный»	Республика Мордовия «Устойчивый»
	Тамбовская область «Отстающий»	Пензенская область «Отстающий»
	Воронежская область «Отстающий»	Саратовская область «Устойчивый»

Рис. 2. Схематичное расположение отдельных субъектов ПФО и ЦФО

Товарно-транспортная перегрузка московского узла, а, следовательно, и Московской области, связана с тем, что г. Москва является точкой пересечения двух проходящих международных транспортных коридоров (МТК) – «Транс-сиб» и «Север - Юг». Анализ показал, что маршрут «Московская область – Рязанская область – Республика Мордовия» является наиболее привлекательным с точки зрения транспортно-логистического потенциала их автомобильных комплексов. Поскольку через данные субъекты Федерации проходит часть автомобильного МТК «Север - Юг», необходимо проявлять повышенный контроль со стороны органов государственной власти к состоянию транспортно-логистического потенциала регионов. Проведенное исследование позволило обосновать с учетом совокупности предложенных показателей и методик их расчетов альтернативный маршрут для решения проблемы перегрузки Московской области: «Московская область – Владимирская область – Республика Мордовия – дальнейший выход на МТК «Север - Юг».

Согласно Стратегии социально-экономического развития Приволжского федерального округа до 2020 г. (утв. распоряжением Правительства РФ от 07.02.2011 № 165-р), по территориям Ульяновской области и Республики Татарстан будут проходить участки автомобильных дорог с дальнейшими выходами на МТК. При этом Ивановская и Пензенская области относятся к «отстающим» по уровню транспортно-логистического потенциала их автомобильных комплексов, что создает дополнительные препятствия для комплексного решения проблемы московского транспортного узла. Это предопределяет необходимость разработки взаимоувязанных программ социально-экономического развития четырех вышеуказанных регионов с учетом уровня межрегиональной дифференциации.

Нижегородская область является «устойчивым» регионом в предложенной в рамках диссертационного исследования классификации и представляет собой своеобразный автотранспортный центр, по территории которого проходят значительные транзитные товарно-транспортные потоки. В этой связи разработан проект перспективного развития автотранспортной сети Нижегородской области с учетом федеральных и региональных программ социально-экономического развития регионов ПФО и Схемы территориального планирования Нижегородской области. В качестве основных звеньев предлагаемой ав-

тотранспортной сети должны выступить региональный центр – г. Нижний Новгород и следующие муниципальные центры: г. Чкаловск и г. Арзамас с дальнейшим выходом на Республику Мордовию, а, следовательно, на МТК «Север - Юг». При этом предлагается создание дополнительных логистических центров, в том числе для сопряжения с железнодорожной сетью (участок МТК «Транс-сиб»), а также реконструкция уже существующей сети и создание новых путей в обход городов для сопряжения с московским транспортным узлом и обеспечения их устойчивого развития.

Предложенные показатели могут быть использованы в деятельности отдельных субъектов хозяйствования при разработке стратегий развития, что подтверждено результатами функционирования ЗАО «Юроп Фудс ГБ» – нижегородской компании-лидера в производстве дегидратированных продуктов питания быстрого приготовления. В процессе производства и реализации своей продукции предприятие осуществляет экспортно-импортные поставки, одним из направлений которых является Украина. При этом транспортный путь продукции выглядит следующим образом: г. Бор (Нижегородская область) – г. Нижний Новгород (Нижегородская область) – г. Гороховец (Владимирская область) – г. Вязники (Владимирская область) – г. Владимир (Владимирская область) – Московская область – г. Тула (Тульская область) – г. Орел (Орловская область) – с. Троебортное (Брянская область) /с. Бачевск (Украина) – г. Глухов (Украина) – г. Козелец (Украина) – г. Киев (Украина). Использование предложенного в работе подхода к классификации регионов позволило выделить шесть точек в транспортном пути продукции (таблица 7).

Таблица 7

Схема маршрута следования продукции ЗАО «Юроп Фудс ГБ» по территории РФ (до границы с Украиной)

1	2	3	4	5	6
Нижегородская область «Устойчивый»	Владимирская область «Устойчивый»	Московская область «Перспективный»	Тульская область «Устойчивый»	Орловская область «Отстающий»	Брянская область «Отстающий»

Доля транспортных затрат в конечной стоимости продукции ЗАО «Юроп Фудс ГБ» составляет 5-6 %. Снижение значения данного показателя возможно благодаря оптимизации транспортного маршрута через регионы, входящие в группу «перспективные» или «устойчивые». Очевидным видится трассировка пути следования продукции в точке «5» не через Орловскую область, входящую в группу «отстающие», а через соседнюю Калужскую область, относящуюся к группе «устойчивые», что определяет необходимость логистической проработки.

Таким образом, использование разработанной методики оценки транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса регионов широ-

ким кругом заинтересованных лиц позволит коммерческим организациям снизить транспортные издержки, а государственным органам сконцентрировать свое внимание на наиболее проблемных регионах, что в долгосрочном периоде должно способствовать снижению уровня межрегиональной экономической дифференциации. Реализация подобных мероприятий на федеральном и региональном уровнях должна способствовать модернизации транспортной системы регионов и России в целом; увеличению грузооборота, пассажирооборота и росту внешнеторгового оборота; активизации государственно-частного партнерства в автотранспортной сфере; развитию конкуренции на рынке транспортно-логистических услуг; притоку частных инвестиций, в том числе иностранных в транспортную отрасль; развитию смежных с автомобильной видов транспортных систем и смежных видов деятельности (гостиничный бизнес и др.); развитию интеллектуальных транспортных систем и технологий; выходу на международные рынки транспортных и логистических услуг; повышению уровня заинтересованности и мотивации регионов России к росту транспортно-логистического потенциала; положительной динамике мезоэкономических индикаторов.

III. ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи в изданиях, рекомендованных ВАК России:

1. Назарычев Д.В. Оценка развития транспортно-логистической системы в рамках функционирования единого экономического пространства союзных государств на примере Приволжского федерального округа / Д.В. Назарычев, Д.В. Суходоев // Инновационный вестник Регион. 2013. № 1. С. 30-33. 0,4 п.л. (авт. - 0,29 п.л.).

2. Назарычев Д.В. Разработка критерия оценки экономической эффективности функционирования автотранспортного комплекса региона / Д.В. Назарычев // Российское предпринимательство. 2014. № 13 (259). С. 124-131. 0,4 п.л.

3. Назарычев Д.В. Модернизация автотранспортной системы региона как императив его устойчивого экономического развития / Д.В. Назарычев // Российское предпринимательство. 2014. № 14 (260). С. 49-60. 0,56 п.л.

4. Назарычев Д.В. Практическая апробация методики оценки транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса регионов / Д.В. Назарычев, А.А. Шубный // Российское предпринимательство. 2014. № 23 (269). С. 215-220. 0,28 п.л. (авт. - 0,21 п.л.).

Публикации в журналах и сборниках научных трудов, материалах конференций

5. Назарычев Д.В. Перспективное развитие опорной автотранспортной сети региона как фактор устойчивого экономического развития (на примере Нижегородской области) / Д.В. Назарычев // В кн.: Трансформация экономических теорий и процессов в эпоху глобализации. Материалы XXI-ой международной научно-практической конференции для студентов, аспирантов и молодых ученых. СПб: Центр экономических исследований. 2014. С. 55-57. 0,21 п.л.

6. Назарычев Д.В. Совершенствование методики оценки транспортно-логистического потенциала автомобильного комплекса региона в рамках сокращения дифференциации экономического развития / Д.В. Назарычев // В кн.: Формирование экономического портрета национальной инфраструктуры страны: методологический

и теоретический аспекты. Материалы XXV-ой международной научно-практической конференции. М.: Экономика и финансы. 2014. С. 106-109. 0,26 п.л.

7. Назарычев Д.В. Значение элементов оценки транспортно-логистической составляющей развития регионов России (на примере Нижегородской области) / Д.В. Назарычев // В кн.: Состояние и перспективы развития экономики в условиях неопределенности. Материалы международной научно-практической конференции. Уфа: РИЦ БашГУ. 2014. С. 182-187. 0,37 п.л.

8. Назарычев Д.В. Экономико-правовые основы инновационного сценария развития транспортной системы региона (на примере Нижегородской области) / И.И. Ушаков, Д.В. Назарычев // В кн.: Экономика и право: история и современность: Материалы V-ой международной научно-практической конференции. Нижний Новгород, АНО «НОЦ «ЦЕЗИУС». 2014. С. 169-174. 0,3 п.л. (авт. - 0,24 п.л.).

9. Назарычев Д.В. Интеллектуальные транспортные системы как инвестиционная основа в развитии автомобильной транспортной инфраструктуры России / Д.В. Назарычев // В кн.: Наука в центральной России. Материалы IV-ой международной конференции. Тамбов: ГНУ ВНИИТиН Россельхозакадемии. 2013. С. 68-75. 0,56 п.л.

10. Назарычев Д.В. Транспортно-логистический аспект экономического развития Приволжского федерального округа / Д.В. Назарычев, Д.В. Суходоев // В кн.: Инновационное развитие российской экономики: потенциал и перспективы. Материалы международной научно-практической конференции. Нижний Новгород: ННГУ, 2012. С. 280-283. 0,27 п.л. (авт. - 0,16 п.л.).